Cost of Laying Rail Line

*183. PROF. (SHRIMATI) BHARATI RAY: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) what is the cost of laying one kilometre of rail line in India, as compared to other countries; and

(b) how many kilometres of overaged rail lines need immediate replacement and the cost involved therein?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NITISH KUMAR): (a) and (b). A statement is laid on the Table of the Sabha.

Statement

(a) The cost of construction of new line depends on terrain, geological features, standard of formation and track, cost of labour and material etc. It varies from place to place. The cost of construction of new rail line in India is about Rs. 2.5 to 3 crore per kilometre in plain area. The data for other countries is not maintained and is also not available.

(b) The condition of rail lines is continuously monitored and replacements are planned well in advance. There is no length of rail length, which needs immediate (emergency) replacement, which is necessitated only in case of accidents or natural calamities.

PROF. (SHRIMATI) BHARATI RAY: The hon. Member has stated that there is no rail length which needs immediate (emergency) replacement, and that it will be necessitated only in case of accidents or natural calamities. Are we supposed to think, Mr. Minister, that we should wait for accidents to happen before the tracks are changed; Safety is the core factor on which the entire focus should be there. With the introduction of high payload bogies, wagons, and replacement of steam locos by more powerful diesel and electric locos, tracks have been subjected to heavy loads. This increased load has necessitated improvement in the structure of tracks and maintenance practices. So, what is the Minister's plan in regard to maintenance and track changes, with a view to avoiding accidents? This is part (a) of my supplementary. Part (b) of my supplementary is this. There is no Depreciation Reserve Fund. And, as per the Report of the Ministry, I understand, Rs. 9,000 crores is needed for gauge conversion and Rs. 25,000 crores for track renewal and replacement. How is the Minister going to meet this expenditure?

श्री नीतीश कुमार: सभापति महोदय, इमीडिएट रिप्लेसमेंट की बात उन्होंने की है। इमीडिएट रिप्लेसमेंट की परिस्थितियां तब उत्पन्न होती हैं जब या तो नेच्युरल केलेमिटी के चलते ट्रैक धंस जाए उसको नुकसान पहुंच जाए या फिर एक्सीडेंट हो जाए, इमीडिएट रिप्लेसमेंट का मतलब वह है। उसमें रिप्लेसमेंट की बात का उत्तर इसमें नहीं है। क्योंकि आपने इमीडिएट रिप्लेसमेंट के बारे में पूछा है, इसलिए इमीडिएट रिप्लेसमेंट की बात की गई है। जहां तक ड्यू रिप्लेसमेंट की बात है, यह बात सही है कि रेलवे में ओवरड्यू रिप्लेसमेंट के काफी एरियर जमा हैं और इन्ही बातों को ध्यान में रखते हुए जस्टिस एच.आर. खन्ना की सेफ्टी रिव्यू कमेटी ने यह सुझाव दिया था कि इसके लिए 15 हजार करोड़ रुपए की एक अलग से ग्रांट भारत सरकार दे और सात वर्षों में जितने भी एसेट्स का रिन्यूअल होना चाहिए, जो नहीं हो पाया है, उसको किया जाए। इसको सरकार ने स्वीकार कर लिया और उसको स्वीकार करके 17 हजार करोड़ रुपए का एक स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड बनाया गया और उस स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड के जरिए जो ट्रैक रिन्युअल ओवरड्यू हैं उनको किया जाएगा। इसके अलावा रिप्लेसमेंट आफ सिगनल, गियर्स या फिर रिप्लेसमेंट आफ ब्रिजेज, जो कई जगह डिस्ट्रेस ब्रिजेज हैं, उनको रिप्लेस किया जाएगा या फिर जो पुराना रोलिंग स्टॉक है उनको बदला जाएगा। इसके अलावा और कुछ सेफ्टी एनहेंसमेंट आइटम्स में इस पैसे को खर्च किया जाएगा। इसका पूरा प्लान है और संसद ने चालू सत्र में ही, इसी वित्त वर्ष 2001-2002 में, इसको मंजूरी दी है और इस साल भी एक हजार चार सौ करोड़ रुपए की मंजूरी एस.आर.एस.एफ. की है जिसमें एक हजार करोड़ रुपए की ग्रांट भारत सरकार ने दी है और 400 करोड़ रुपए पेसेंजर्स से सेफ्टी सरचार्ज के तौर पर आएंगे। जो आगामी वर्ष 2002-2003, है उसके लिए भी एस.आर.एस.एफ. का प्रोविजन किया गया है। जहां तक सवाल है डिप्रीसेशन रिजर्व फंड का, यह बात सही है कि डिप्रीसेशन रिजर्व फंड में जितना पैसा जमा होना चाहिए था उतना पैसा पिछले कई वर्षों से जमा नहीं हो पाया है क्योंकि डी.आर.एफ. से ही हम रिप्लेसमेंट करते हैं। चूंकि उसमें पर्याप्त धन नहीं दिया जाता रहा है, इसी के चलते रिप्लेसमेंट ओवरड्यू हो गए हैं और तब एस.आर.एस.एफ. बनाना पड़ा है। जहां तक डी.आर.एफ. का सवाल है, डी.आर.एफ. में पर्याप्त धन की व्यवस्था 2002-2003 में की गई है और हमारा इरादा है कि जो पहले से बकाया गतायु परिसम्पत्तियां हैं, इनको तो हम एस.आर.एस.एफ. से रिप्लेसमेंट करेंगे लेकिन जो करंट अराइजिंग हैं, उनका रिप्लेसमेंट हम डिप्रीसेशन रिजर्व फंट से करेंगे। उसके लिए पर्याप्त धन की व्यवस्था की जा चुकी है। जहां तक गेज कंवर्जन, नई लाईन या डबलिंग का सवाल है इसके लिए अलग से बजटरी सपोर्ट का पैसा उसमें लगाया जाता है। सेफ्टी के लिए चाहे डी.आर.एफ. का पैसा हो या फिर सेफ्टी के लिए एक अलग से सेफ्टी फंड बना हुआ है जिसमें डीजल, पैट्रो, सेस् का एक हिस्सा हमें मिलता है और उसके चलते हम बिजी लेविल क्रौसिंग पर रोड ओवर ब्रिज या रोड अंडर ब्रिज बनाते हैं या जो अनमैंड लेविल क्रौसिंग हैं उसको मैनिंग करते हैं तो इस प्रकार से सेफ्टी पर सबसे अधिक जोर दिया गया है। 2002-2003 का जो बजट है उसमें सेफ्टी का सबसे अधिक ध्यान रखा गया है।

SHRI. S. VIDUTHALAI VIRUMBI: Mr. Chairman, Sir, I want to confine my question to the Southern Railway only. What is the length of the railway line in the Southern Railway that has been found to be overaged? What would be the cost of its replacement? As per the planning at present, how many years would this replacement take?

श्री नीतीश कुमार: सभापति महोदय, रेलवे की अलग-अलग फिगर्स हमारे पास उपलब्ध नहीं हैं। मैं उनको अलग से भी उपलब्ध करा सकता हूं। लेकिन थोड़ा अगर वह परिश्रम करेंगे तो स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड से जो काम होने हैं उसके हैं उसके लिए एक अलग ग्रीन बुक बनाई गई है। उसमें भी वह सादर्न रेलवे को देख सकते है। इसके अलावा जो नया बजट प्रस्ताव रखा गया है उसमें डिप्रोसेशन रिजर्व फंड से सादर्न रेलवे का कितना रिप्लेसमेंट होने वाला है, उसका भी उनको जवाब मिल जाएगा। इसके बावजूद साउदर्न रेलवे के संबंध में जो सूचना मांगी है वह हम उनको अलग से भिजवा देंगे।

PROF. M. SANKARALINGAM: Sir, part (b) of the question is regarding replacement of overaged lines. I want to know whether the Ministry of Railways has made any assessment about the life of a railway line, from the point of view of safety. If so, what is the life of a railway line, metre gague and broad gauge?

श्री नीतीश कुमार: सभापति महोदय, रेलवे लाइन की लाइफ ईयर के आधार पर डिसाइड नहीं होती है, उसके लिए एक लेड-डाउन क्राइटेरिया है। अगर वह 60 केजी 90 यूटीएस की रेल है तो उस पर 800 जीएमटी परमिटिड है, 60 केजी 72 यूटीएस की रेल है तो उस पर 550 जीएमटी परमिटड है, 50 केजी 90 यूटीएस की रेल है तो उस पर 525 जीएमटी परमिटिड है, 50 केजी 72 यूटीएस की रेल है तो उस पर 350 जीएमटी परमिटिड है और 90 आर 72 यूटीएस की रेल है तो उस पर 250 जीएमटी परमिटिड है। कोई रेलवे लाइन ओवर एजेड हुई है या नहीं इसका डिसीजन ग्रास मिलियन टनेज के आधार पर लिया जाता है। इसके अलावा उनकी कंडीशन को फिजीकली रूप से देखा जाता है। कहीं कोई टर्निंग है, घाट सैक्शन है, वह ग्रेडियेन्ट स्थिति में है तो इन सब चीजों को ध्यान में रखकर उसकी लाइफ के पहले भी अगर जरूरी होता है तो उसका रिप्लेसमेंट किया जाता है। इसके अलावा उनका लगातार परीक्षण किया जाता रहता है। एक तो इसको फिजीकली देखते हैं, दूसरे इसको अल्ट्रासोनिक टैस्ट के जरिए से देखते हैं और यदि जरूरत होती है तो समय से पहले भी उसकी रिप्लेसमेंट कर दिया जाता है।

प्रो. रामबक्ष सिंह वर्मा: माननीय सभापति जी, माननीय मंत्री जी के जवाब के संबंध में मैं यह कहना चाहता हूं कि नार्दन रेलवे में फर्रूखाबाद-शिकोहाबाद की जो लूप लाइन है उसका रेलवे ट्रक बहुत ही खराब स्थिति में है, रेल की पटरियां बहुत की खराब हैं। जब ट्रेन वहां से गुजरती है तो उसकी गति अत्यंत मंद रहती है, बहुत धीमी गति से वहां पर ट्रेन चल पाती है। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि क्या इस लूप लाइन की रेल पटरियों को बदलने की आपकी कोई योजना है?

श्री नीतीश कुमार: सभापति महोदय, किसी खास सैक्शन या लूप लाइन के बारे में तो सूचना मेरे पास नहीं है। लेकिन मैं माननीय सदस्य को सुझाव देना चाहता हूं कि जो स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड के लिए ग्रीन बुक है, उसको वह एक बार देख लें। अगर उसमें उसका प्रॉवीजन नहीं है तो फिर अलग से हम चर्चा कर सकते हैं। अगर किसी ट्रैक की स्थिति ठीक नहीं होती है तो तत्काल उपाय के तौर पर स्पीड रेस्ट्रिक्शन इम्पोज्ड की जाती है।

SHRI M.J. VARKEY MATTATHIL: Sir, I would like to bring to the notice of the Railway Minister some problems being faced by the people of Kerala. Last weekend, I travelled from Delhi to Hyderabad and found that all the trains were running on time. I want to compliment the Railway Minister for that. But by the time we reached Kerala, we found that all the trains were running late. This last stretch of travel is most painful for the people of North India who travel to South India. The trains always reach late, by two hours, four hours, six hours; sometimes, even by a day because, in that last stretch neither we have double line nor electrification. The Minister knows that Kerala is a tiny State. So, I want to know from the hon. Minister as to when the Railways would undertake doubling and electrification of the railway lines in Kerala.

श्री नीतीश कुमार: सर, यह काम चल रहा है। अगर माननीय सदस्य के जेहन में कोई बात हो तो हम लोग अलग से चर्चा कर सकते हैं।

SHRI M.J. VARKEY MATTATHIL: I want to know about the Ernakulam section *via* Kottayam and Quilon. Ernakulam junction is...

SHRI NITISH KUMAR: We can discuss it separately.

SHRI M.J. VARKEY MATTATHIL: Please answer it in the House and let all the people know about it. We have been discussing it separately for years!

SHRI NITISH KUMAR: Sir, I need a separate notice for that because this supplementary does not arise out of the main question.

DR. ARUN KUMAR SARMA: Sir, I want to draw the kind attention of the hon. Minister to the railway track between Rangia to Murkongchelek, which was laid in 1962, after the Chinese War. This is the only metre gauge line which goes to the East of Assam and then to Arunachal Pradesh. It normally remains affected due to recurring floods and erosion. During 1999-2000, a part of the railway track was washed away in floods; till date, it has not been restored, and the entire track is out of service. It needs immediate replacement. I would like to draw the attention of the hon. Minister to this matter again. This matter was raised when there was a meeting of the North-Eastern MPs with him. Yet, we

have noticed that in the budgetary provisions, this railway track gauge conversion has not figured. In addition, the replacement of the railway track that was damaged in floods, is also to be taken up. It is more than two years now, though the railways are the life-line for commuting. So far as the roads in Arunachal Pradesh and Eastern Assam are concerned, these roads normally get damaged during floods. It is unfortunate that these are yet to be taken up. I would earnestly request the hon. Minister to seriously consider these issues. I would also request him to assure us that the lines would be replaced; and the gauge conversion would be taken up in the ensuring season.

श्री नीतीश कुमार: सभापति महोदय, नॉर्थ ईस्टर्न स्टेट्स के प्रोजैक्ट के लिए जो भी हमारा बजटरी सपोर्ट है, खास करके न्यू लाइन, गेज कनवर्जन, डबलिंग, इलैक्ट्रीफिक्केशन को अगर देखें और एम॰ टी॰ पी॰—मैट्रो ट्रांसपोर्ट प्रोजैक्ट—इस मद में जो भी प्लान में बजटरी सपोर्ट हमें मिला, उसका दस प्रतिशत हमने नॉर्थ ईस्टर्न स्टेट्स के लिए ईयरमार्क कर दिया है। जहां तक नॉर्थ ईस्टर्न स्टेट्स के लिए इस बार के ऐलोकेशन का सवाल है, वह सफीशिएंट है, डिफरेंट प्रोजैक्ट्स में वह ऐलोकेशन किया गया है। इसके अतिरिक्त जैसा माननीय सदस्य ने पर्टीकुलर रेलवे लैंथ की बात की है, जो वॉशअवे हो गया है,उस प्रश्न का संबंध रिन्यूअल से है। इससे वह कवर्ड नहीं होता है, उसके लिए रेस्टोरेशन को देखना पड़ेगा कि क्या रेस्टोरेशन के लिए कोई नया प्रोजैक्ट है, उसका क्या सर्वेक्षण हुआ है। उसके बारे में मैं अचानक कुछ नहीं बता सकता हूं लेकिन मैं माननीय सदस्य के साथ अलग से चर्चा कर सकता हूं और इसमें हम लोग देख सकते हैं कि हम इस दिशा में क्या कर सकते हैं।

श्री अरुण कुमार शर्मा: सर, 1996 में गेज कनवर्जन के लिए सर्वे भी हुआ था।

MR. CHAIRMAN: He would reply to you separately when you meet him. Now, next Question 184.

Trafficking of Children

*184. DR. KARAN SINGH:†

SHRI AIMADUDDIN AHMED KHAN (DURRU):

Will the Minister of HUMAN RESOURCE DEVELOPMENT be pleased to state:

(a) whether it is a fact that trafficking in children continues unabated and trafficked children have been retrieved from different States all over the country;

†The Question was actually asked on the floor of the House by Dr. Karan Singh.